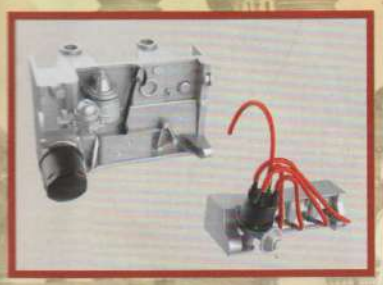
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 6

«РУССКИЙ ФИАТ»:
ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОТОТИПА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00006
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 6, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 19 900 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

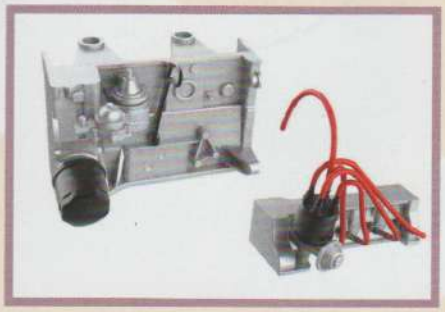
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 12.07.2018
Дата выхода в свет: 11.10.2018

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 (вверху), 11 (справа внизу) © East News;
Стр. 7 (внизу) 8 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 8 (вверху) © фотобанк Лори;
Стр. 9 © частная коллекция;
Стр. 10, 11 (слева вверху, справа вверху) © AKG;
Стр. 11 (справа в середине) © ИТАР ТАСС.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ



Сборка узлов левой стороны двигателя

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

«Русский фиат»: отличия от прототипа

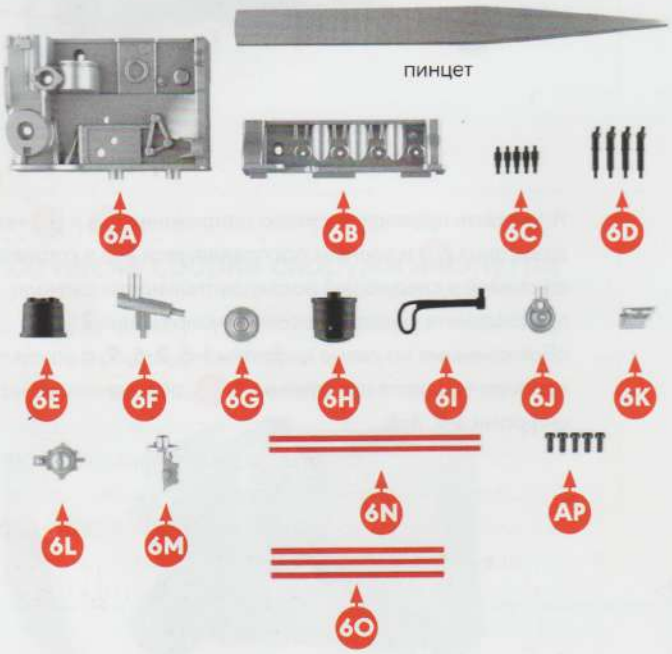
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

«Форд Мустанг I»: смелость и скорост

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

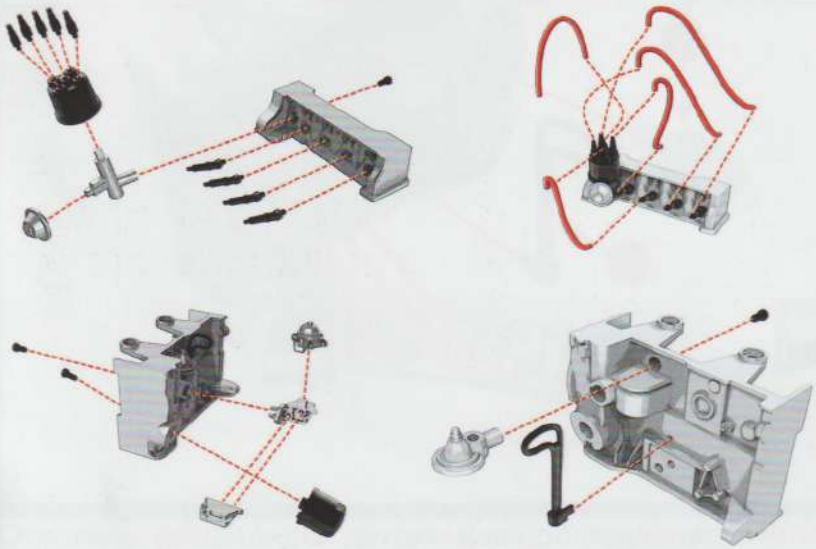
Сборка узлов левой стороны двигателя

Продолжите сборку своей модели ВАЗ-2101 и начните собирать левую сторону двигателя из полученных с этим номером деталей.

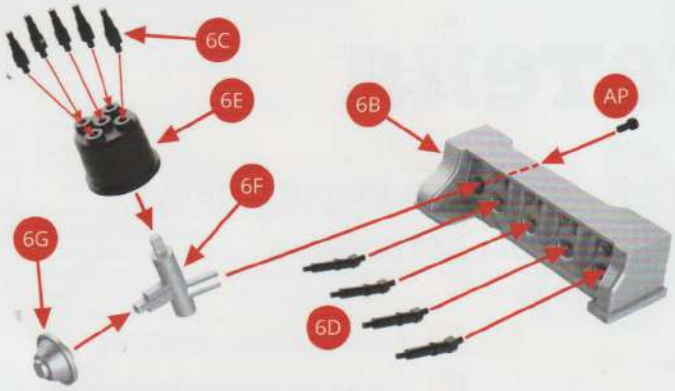


- 6A Левая часть блока цилиндров
- 6B Левая часть головки блока цилиндров
- 6C Клемма распределителя (5 шт.)
- 6D Свеча зажигания (4 шт.)
- 6E Распределитель зажигания
- 6F Валик распределителя зажигания
- 6G Вакуумный регулятор опережения зажигания
- 6H Масляный фильтр
- 6I Указатель уровня масла
- 6J Крышка маслоотделителя вытяжной системы вентиляции картера
- 6K Топливный насос 1
- 6L Топливный насос 2
- 6M Топливный насос 3
- 6N Провод высокого напряжения 1 (2 шт.)
- 6O Провод высокого напряжения 2 (3 шт.)
- AP Винт М1,7 × 4 мм (5 шт.)

Схемы сборки

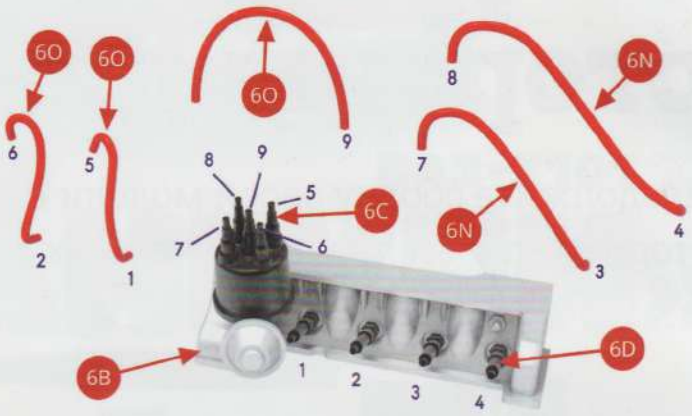


1



Вставьте сверху пять клемм распределителя 6C в распределитель зажигания 6E и установите его на валик распределителя зажигания 6F.
Присоедините к валику распределителя зажигания 6F вакуумный регулятор опережения зажигания 6G. Соедините валик распределителя зажигания 6F с левой частью головки блока цилиндров 6B и закрепите винтом AP.
Вставьте четыре свечи зажигания 6D в левую часть головки блока цилиндров 6B.

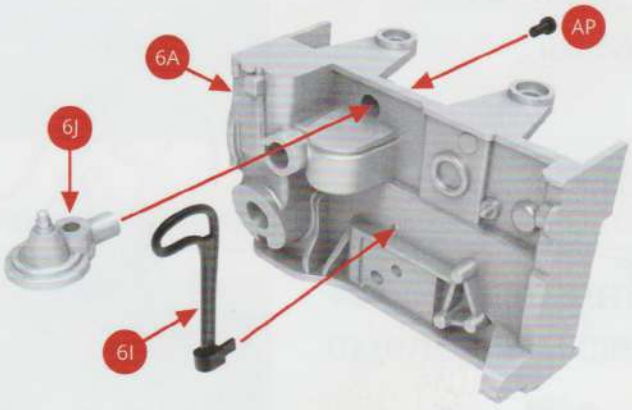
2



Установите провода высокого напряжения 6N и 6O на свечи зажигания 6D и клеммы распределителя 6C в соответствии со схемой в следующей последовательности: сначала присоедините провода высокого напряжения 2 6O, обозначенные на схеме цифрами **1–5**, **2–6**, **9**; а затем – провода высокого напряжения 1 6N, обозначенные на схеме цифрами **3–7**, **4–8**.

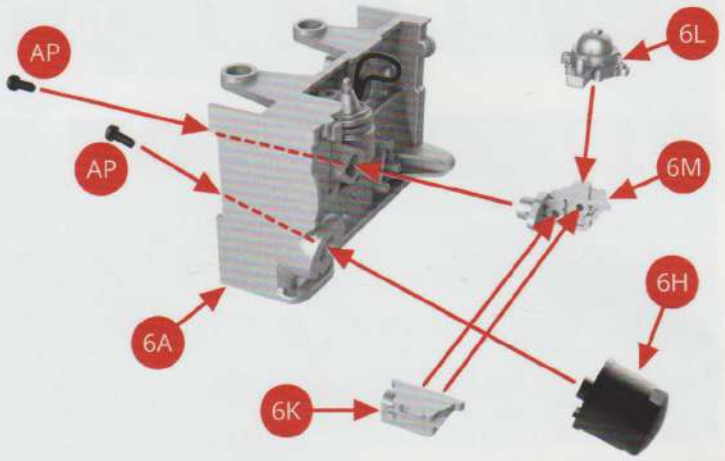
3

Установите крышку маслоотделителя вытяжной системы вентиляции картера 6J на левую часть блока цилиндров 6A и закрепите винтом AP.
Пристыкуйте указатель уровня масла 6I к левой части блока цилиндров 6A.

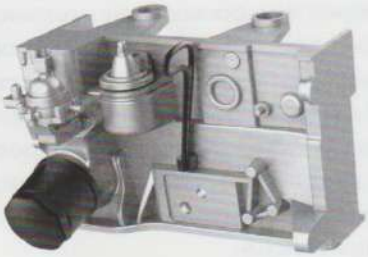


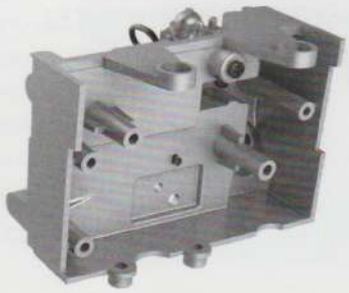
4

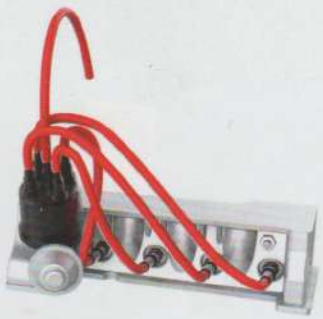
Соедините вместе три части топливного насоса 6K, 6M и 6L.
Установите часть топливный насос 3 6M на левую часть блока цилиндров 6A и закрепите винтом AP.
Присоедините масляный фильтр 6H к левой части блока цилиндров 6A и закрепите винтом AP.

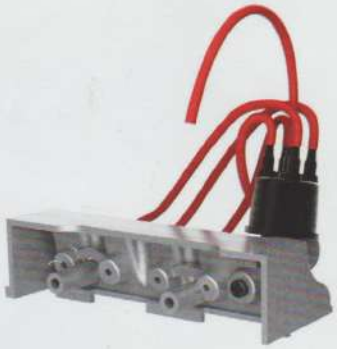


Вид узлов после сборки снаружи и изнутри









Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

«Русский фиат»: отличия от прототипа

О том, что «Жигули» не являются копией «Фиата 124», хорошо известно. Однако отличий у двух машин так много и они столь существенны, что о ВАЗ-2101 можно говорить как о «Русском фиате» – совершенно самостоятельной версии итальянской машины.

Важные изменения

В ВАЗ-2101 были кардинально усовершенствованы двигатель и коробка передач, сцепление и подвеска, прочнее стал кузов.

В отношении автомобиля ВАЗ-2101 можно смело утверждать, что он создан по мотивам итальянского «Фиата 124» подобно тому, как порой экранизируют литературные произведения, меняя сюжет, действующих лиц и даже концовку.

Усовершенствование прототипа

Так и в случае с «Жигулями»: в результате упорной работы большой группы испытателей, инженеров и конструкторов в конструкцию итальянской машины были внесены более 270 изменений! Прежде всего был сделан новый двигатель. На модели «Фиат 124» устанавливался мотор с нижним расположением распределительного вала. В новом моторе распредвал был расположен в головке блока цилиндров. Такое решение позволило, с одной стороны, повысить точность регулировок, с другой – существенно упростить ремонт. В двигателе для «Жигулей» при сохранении рабочего объема (1198 см^3) диаметр цилиндров увеличили с 73 до 76 мм, а ход поршня, наоборот, уменьшили с 71,5 до 66 мм. Двигатель стал более «короткоходным» и, следовательно, более приемистым.

«Фиат 124 С4» кабриолет, 1966 год.

«Фиат 124 Специале», 1968-1970 годы.

На «Жигули» установили совершенно новый мощный генератор переменного тока с диодным выпрямителем и выносным реле-регулятором. Это позволило оснастить машину более мощными осветительными приборами и улучшить работу системы зажигания.

Увеличению ресурса двигателя во многом способствовала эффективная очистка масла фильтром нового стандарта, который сразу стали называть «жигулевским». А воздушный фильтр со сменным бумажным элементом тогда вообще был новинкой. Он обеспечивал более тонкую очистку и не «потел» маслом, как фильтры большинства других советских автомобилей. Двигатель был рассчитан на применение незамерзающей охлаждающей жидкости. В СССР не нашлось антифриза надлежащего качества. Ученые из НИИ органической химии создали тосол специально для нового автомобиля. Из-за большего, чем у воды, коэффициента температурного расширения впервые на советском автомобиле в систему охлаждения добавили расширительный бачок.

Изменению подверглась и конструкция сцепления, в частности наружный диаметр накладок увеличили со 182 до 200 мм. В коробке передач пришлось несколько изменить конструкцию синхронизаторов. Кстати, коробка передач для автомобилей ВАЗ-2101 и ее многочисленные модификации до сих пор справедливо считаются одними из самых надежных. Нередко можно встретить «жигулевские» коробки передач, исправно отработавшие по 600-800 тыс. км практически без ремонта.

Пусковая рукоятка

В сумке с инструментами, которая прилагалась к автомобилю, можно было найти пусковую рукоятку. Конечно, это могло бы привести в ужас иностранцев, но в инструкции было написано, что предназначается она исключительно для запуска автомобиля в очень холодные зимы или после длительной стоянки. Согласно инструкции, нужно было несколько раз провернуть рукоятку при нейтральной передаче и выключенном зажигании, после чего можно было провести нормальный запуск при помощи стартера.

Для русских дорог

Низкое качество автомобильных дорог в СССР стало причиной увеличения дорожного просвета со 164 до 175 мм. Правда, только в передней части, так как сделать это и сзади не позволял картер неразрезного моста.

На ВАЗ-2101 изменили кинематику передней подвески, были использованы несколько более жесткие пружины - соответственно пришлось доработать амортизаторы и поставить более мощные шаровые опоры. Архаичную «фиатовскую» заднюю подвеску с реактивной трубой заменили более прогрессивной пятиштанговой конструкцией. Исключение реактивной трубы из конструкции заднего моста повлекло за собой изменение конструкции карданной передачи. Впервые на отечественных легковушках был установлен составной карданный вал с промежуточной опорой. Такое техническое решение существенно снизило вибрации на всех режимах движения, и владельцы первых «Жигулей» это сразу отметили. Весьма существенной переделке подверглись тормоза. Достаточно сказать, что на «Фиате» задние тормоза были дисковыми. В условиях отечественных дорог накладки тормозных колодок таких тормозов

В кузнечном цехе ВАЗа. 1973 год.

Автомобиль ВАЗ-2101.

Европейский комфорт

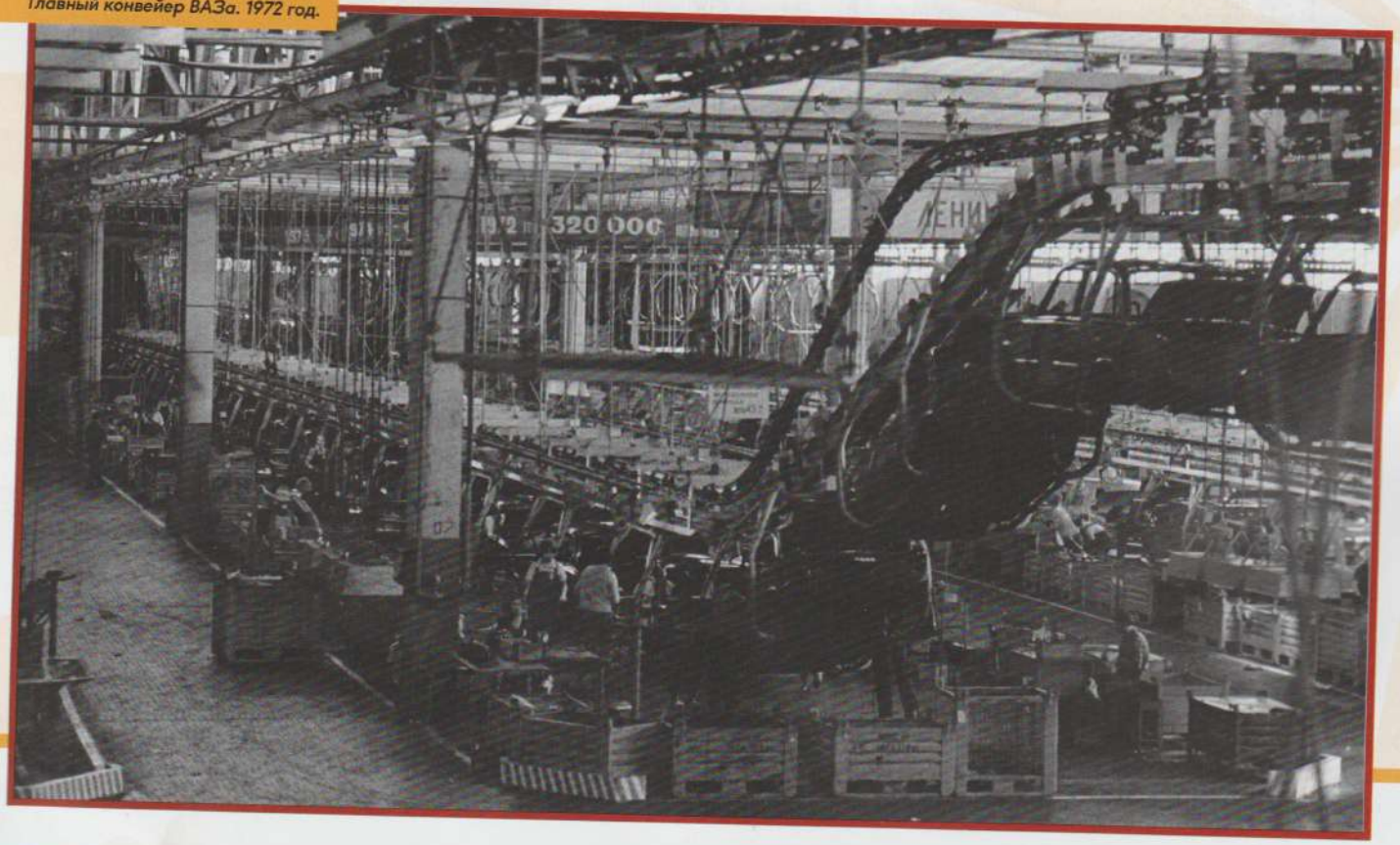
Более высокому уровню культуры итальянского автомобилестроения «Жигули» обязаны продуманностью в мелочах: отдельным местом для хранения инструмента в багажнике, легким и удобным домкратом с небольшим усилием на ручке (поднять машину было под силу даже хрупкой девушке), пепельницей, прикуривателем, наконец, солнечным козырьком с зеркальцем для пассажирки.

даже после установки специальных грязезащитных чехлов выдерживали не более 500–600 км пробега. На «Жигулях» задние тормоза сделали барабанными, и для того времени это решение было абсолютно правильным.

Впрочем, существенной переработке подверглись и передние тормоза: их пришлось сделать более мощными из-за отказа от задних дисковых тормозов. В результате вместо одного рабочего цилиндра в каждом механизме установили два, что повлекло за собой изменения в конструкции тормозного щита и суппорта.

Многочисленным доработкам подвергся кузов машины, поскольку дорожные испытания показали, что итальянский кузов в своем первозданном виде для российских дорог практически непригоден. Внешне почти незаметные изменения значительно увеличили прочность корпуса. Так, была изменена и усилена конструкция пола, введены усилители в передние и задние лонжероны, моторный щит, стойки кузова. Вместо двух проушин под домкрат в «Жигулях» были сделаны четыре – две на каждом борту, – а также появились буксирные проушины спереди и сзади под бамперами. Передние сиденья стали раскладывающимися в горизонтальное положение для получения спального места, выступающие дверные ручки утопили заподлицо с поверхностью дверей. Следует, однако, при этом отметить, что изменения по результатам испытаний в СССР и в соответствии с замечаниями советской стороны вносили все-таки итальянцы.

Главный конвейер ВАЗа. 1972 год.



«Форд Мустанг I»: смелость и скорость

«Форд Мустанг I» – культовый американский автомобиль класса «пони кар» (Pony Car). Первый серийный «Мустанг» сошел с конвейера 9 марта 1964 года, и с тех пор были разработаны несколько модификаций этой модели. В 2015 году увидел свет «Мустанг» шестого поколения.

Первый прототип автомобиля под маркой «Мустанг» (Mustang), появившийся в 1962 году, представлял собой двухместный среднемоторный родстер в духе европейских спорткаров тех лет с очень необычным футуристическим дизайном. Это повлияло на выбор концепции нового автомобиля – в результате «Мустанг» стал четырех-пятиместным купе классической компоновки на модифицированном шасси семейного седана «Форд Фалькон» (Ford Falcon). Прототип был построен в 1963 году и имел намного более смелый дизайн, чем последовавшая за ним серийная модель.

Мчаться сквозь прерии

Название автомобиля родилось не сразу. Изначально он разрабатывался как «Спешиал Фалькон» (Special Falcon). Позднее предлагались такие названия, как Cougar (это имя было предложено дизайнером автомобиля Д. Оросом), Torino, T-Bird II (предложено Генри Фордом Вторым в честь уже выпускавшегося «Форд Тандерберд» (Ford Thunderbird), а также Bronco, Puma, Cheetah, Colt и другие. Многие из неиспользованных названий позднее были присвоены другим автомобилям фирмы.

Окончательный вариант дизайна был разработан силами подразделения «Меркури-Линкольн» (Mercury-Lincoln Division), главным образом его сотрудниками Дэвидом Эшем и Джоном Оросом. В качестве основы для дизайна «Мустанга» был использован стилистический «ключ» люксового купе «Континентал Марк II» (Continental Mark II) середины пятидесятых годов – с характерными пропорциями, длинным капотом и коротким багажником,

Логотип на модели «Форд Мустанг».

«Форд Мустанг I» в музее Г. Форда в Дирборне.

а также с пластикой боковины кузова, имеющего излом над аркой заднего колеса. Однако по сравнению с ним вид «Мустанга» был менее строгим и более динамичным.

Удачная премьера

Большая часть механических узлов и деталей была унифицирована с уже выпускавшимися моделями «Форд Фалькон» и «Форд Фэйрлейн» (Ford Fairlane), что позволило снизить цену базовой комплектации, а также значительно уменьшить расходы на обслуживание и ремонт. Благодаря этому «Мустанг» оказался привлекательным для широкого круга покупателей. 17 апреля 1964 года автомобиль был представлен публике на Всемирной выставке в Нью-Йорке, а 19 апреля показан по всем трем американским телевещательным сетям. Продвижение автомобиля сопровождалось активной рекламной кампанией. Это была одна из самых удачных премьер в истории автомобилестроения. За первые 18 месяцев было продано более миллиона «Мустангов».

Особенности конструкции

В середине 1965 года была представлена версия в кузове фастбэк, нацеленная против конкурентной модели «Плимут Барракуда» (Plymouth Barracuda) и выглядевшая гармоничнее базового купе. Очень привлекателен внешне был и автомобиль с кузовом кабриолет.

Пони кар

«Пони кар» (Pony Car) – так в США называют модели класса «компакт кар» (Compact Car) со спортивным или стилизованным под спортивный дизайном, но, как правило, не имеющие в базовой комплектации мощных двигателей. Данный класс получил свое название в честь феноменального коммерческого успеха одного из первых таких автомобилей – «Форд Мустанг».

«Форд Мустанг». Модель 1965 года.

Базовый двигатель представлял собой хорошо известную в США рядную шестерку от «Форд Фалькон» с увеличенным до 170 кубических дюймов (примерно 2,8 л) рабочим объемом. Он агрегировался с обычными серийными трансмиссиями – трехступенчатой механической или двух- либо трехступенчатыми автоматическими. Конструкция автомобиля была в основном задана необходимостью сохранения широкой унификации с базовой моделью и даже по меркам тех лет являлась достаточно консервативной.

Передняя подвеска была заимствована у модели «Фалькон» и представляла собой вариант обычной параллелограммной подвески на двойных поперечных рычагах. Несколько необычным был вынос пружин и амортизаторов в пространство над верхними рычагами с упором в брызговики передних крыльев, что позволило разгрузить нижний рычаг и шаровую опору от вертикальной составляющей реакции дороги, облегчив и удешевив эти узлы. Заводская настройка шасси была сугубо «гражданской» – так, в передней подвеске руководством по эксплуатации рекомендовалось выставлять нулевое значение продольного наклона оси поворота

«Форд Фалькон Спортс Футура», 1962 год.

«Форд Фэйрлейн» на рекламном плакате 1958 года.

«Форд Мустанг 289», кабриолет, 1966 год.

колес (кастер), что соответствовало минимальному усилию на руле при низкой курсовой устойчивости и слабовыраженном самовозврате рулевого колеса в повороте. Стабилизатор поперечной устойчивости предлагался как опция. Задняя подвеска была зависимой, с продольными полуэллиптическими рессорами и неразрезной балкой ведущего моста. Тормоза были барабанными, вакуумный усилитель предлагался как опция. Рулевое управление типа «винт – шариковая гайка» имело сравнительно вялую реакцию, гидроусилитель предлагался в качестве малопопулярной опции.

«Форд Мустанг», кабриолет. 1964 год.

«Форд Фэйрлейн 500», 1957 год.

Нет предела совершенству

Совершенствование модели было всесторонним. Потенциальным покупателям, водителю и пассажирам, предлагался новый уровень комфорта. В 1965 году в стандартный интерьер «Мустанга» ввели раздельные регулируемые сиденья водителя и пассажира, радиоприемник с амплитудной модуляцией (AM) и напольный рычаг переключения передач.

В апреле 1965 года покупателям предложили пакет ГТ (GT), в который входили подвеска с измененными настройками, более четкое рулевое управление, передние дисковые тормоза, сдвоенная выпускная система и особая окраска кузова. Особо мощная модификация от знаменитого ателье гонщика Кэрролла Шелби – «Шелби ГТ350» (Shelby GT350) – выпускалась в кузове фастбэк и комплектовалась 8-цилиндровым V-образным мотором, форсированным до 306 л. с.

В 1966 году базовый «Мустанг» стал в базе комплектоваться 120-сильным двигателем с рядным расположением шести цилиндров и объемом 200 кубических дюймов (3,2 л). В качестве опций были доступны три двигателя V8 мощностью от 200 до 271 л. с. Версия «Шелби ГТ350» стала выпускаться в четырех цветах, с автоматической коробкой передач и механическим нагнетателем «Пакстон» (Paxton), позволявшим по достижении мотором определенных оборотов увеличивать мощность до 420–430 л. с. Также в 1966 году «Мустанг» одним из первых получил монофонический автомобильный радиоприемник с диапазонами AM/FM, а солнцезащитные козырьки стали стандартным оборудованием.

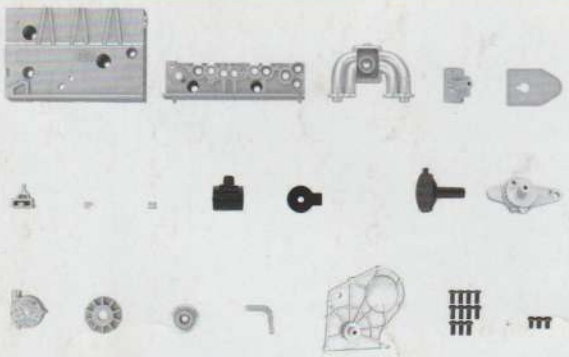
Звезда экрана

«Мустанг» может похвастаться самой яркой среди всех автомобилей кинокарьерой – согласно данным сайта IMDB, он появлялся на экране более 3200 раз. Сцена погони из фильма «Детектив Буллит» (1968), в которой главный герой за рулем темно-зеленого «Форд Мустанг ГТ390» (Ford Mustang GT390) преследует киллеров на «Додж Чарджер Р/Т» (Dodge Charger R/T), признана одной из лучших в мировом кинематографе.

В НОМЕРЕ 7

- СБОРКА УЗЛОВ ПРАВОЙ СТОРОНЫ ДВИГАТЕЛЯ
- АВТОМОБИЛЬНЫЙ КОНЦЕРН «ДАЙМЛЕР»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПРАВАЯ ЧАСТЬ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ
- ПРАВАЯ ЧАСТЬ ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ
- ВПУСКНОЙ КОЛЛЕКТОР
- КОРПУС ДРОССЕЛЬНЫХ ЗАСЛОНОК
- ПОДДОН КАРБЮРАТОРА
- ПОПЛАВКОВАЯ КАМЕРА КАРБЮРАТОРА
- РЕГУЛЯТОР ХОЛОСТОГО ХОДА
- УСКОРИТЕЛЬНЫЙ НАСОС КАРБЮРАТОРА
- СТАРТЕР 1
- СТАРТЕР 2
- СТАРТЕР 3
- КОРПУС ГЕНЕРАТОРА 1
- КОРПУС ГЕНЕРАТОРА 2
- ВЕНТИЛЯТОР ГЕНЕРАТОРА
- ШКИВ РЕМНЯ ГЕНЕРАТОРА
- КРОНШТЕЙН ГЕНЕРАТОРА
- КРЫШКА ПРИВОДА МЕХАНИЗМА ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!